Deutscher Bundestag **Drucksache 19/5398**

19. Wahlperiode 30.10.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bettina Stark-Watzinger, Alexander Müller, Dr. Stefan Ruppert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/4588 –

Verkehrsinfrastruktur und Verkehrspolitik in Hessen

Vorbemerkung der Fragesteller

Hessen ist eine wichtige Verkehrsdrehscheibe im Herzen von Deutschland und Europa. Im Landesgebiet verlaufen die wichtigsten deutschen und europäischen Autobahnen, die Nord und Süd sowie Ost und West verbinden. Mit seiner zentralen Lage und seinem hohen Straßenverkehrsaufkommen ist Hessen von erheblicher Bedeutung für das deutsche Autobahnnetz. Somit wäre es naheliegend, dass die Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen GmbH (IGA) einen ihrer Standorte in Hessen ansiedelt. Es kam anders und unklar ist bisher, ob die hessische Landesregierung dem unausgeglichenen Standortkonzept (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2018/029-scheuer-groesste-autobahnreform.html) des Bundesministers für Verkehr und digitale In-frastruktur Andreas Scheuer zugestimmt hat.

Hessen hat für die wichtige Bundesautobahnverbindung über den Rhein zwischen Mainz und Wiesbaden stets konstruktiv mitgewirkt (https://mobil.hessen.de/bau/gro%C3%9Fprojekte/643-schiersteiner-br%C3%BCcke), um die Brückenerneuerung und -verbreiterung zügig zu ermöglichen. Das Land Rheinland-Pfalz blockiert das Vorhaben (www.swr.de/swraktuell/rheinland-pfalz/SWR-Sommerinterview-Volker-Wissing,sommerinterview-wissing-100.html), was zu einer Verengung und künstlichem Stau führen wird.

Hessen spielt auch im Bereich des Schienen-, Luft- und Wasserstraßenverkehrs eine herausragende Rolle.

1. Wie viele Kilometer Bundesstraßen und Autobahnen wurden in Hessen seit 2014 neu geplant?

2. Wie viele Ortsumgehungen durch Bundesstraßen und Autobahnen wurden seit 2014 geplant?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 26. Oktober 2018 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Informationen zu Projekten des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen 2016 (BPl 2016) sind im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 dokumentiert. Für alle Projekte des BPl 2016, mit Ausnahme der Projekte des Weiteren Bedarfs, besteht ein unmittelbarer Planungsauftrag für die in Auftragsverwaltung für den Bund zuständigen Straßenbauverwaltungen. Detaillierte Informationen, wie z. B. der genaue Zeitpunkt der erstmaligen Aufnahme von Planungsarbeiten liegen dem BMVI nicht vor.

3. Wie hoch sind die voraussichtlichen Planungsmittel des Bundes für den Bau von Autobahnen in Hessen ab dem Jahr 2021 (Aufgabenübernahme IGA)?

Der Umfang von Planungsmittel für den Bau von Autobahnen im Land Hessen nach dem Betriebsbeginn der Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen (IGA) im Jahr 1. Januar 2021 ist im Wesentlichen von der Art und der Anzahl baulich umzusetzender Autobahnprojekte abhängig. Diese derzeit eruierten Informationen fließen später in den gesetzlich vorgegebenen von der IGA zu erstellenden Finanzierungs- und Realisierungsplan ein.

4. Hat Hessen Bundesmittel, die für den Bau und die Sanierung von Bundesfernstraßen vorgesehen waren, vollständig abgerufen, und wie hoch war ggf. die Summe der nicht abgerufenen Gelder (bitte gesondert nach Jahren seit 2014 aufschlüsseln)?

Die nachfolgende Tabelle gibt den Verfügungsrahmen (VR) für die Bundesfernstraßenmittel zu Beginn und die Ist-Ausgaben am Ende des Haushaltsjahres in Hessen in Mio. Euro wieder.

Für 2018 können die Ist-Ausgaben erst nach Abschluss des Haushaltsjahres ermittelt werden.

Bundesfern-straßenmittel		2014		2015		2016		2017		2018	
		VR	Ist	VR	Ist	VR	Ist	VR	Ist	VR	Ist
HE	Gesamt-haushalt	691	711	819	805	786	750	752	793	742	0

5. Falls es zutrifft, dass die für das Land Hessen im Bundesverkehrswegeplan bereitgestellten Mittel in den vergangenen Jahren nicht vollständig eingesetzt worden sind:

   a) Woran konkret lag es?

      Wurden Planungsunterlagen nicht fristgerecht eingereicht oder gab es formale Fehler in den Planungsunterlagen?

   b) Können Versäumnisse auf Bundesebene ausgeschlossen werden (falls nein, bitte konkret die Ursachen für die Einzelfälle nennen)?

Die Fragen 5a und 5b werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im langjährigen Mittel wurden die dem Land Hessen zur Verfügung gestellten Bundesfernstraßenmittel vollständig verausgabt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

6. Welcher Anteil der abgerufenen Mittel, die für den Bau und die Sanierung von Bundesfernstraßen vorgesehen waren, wurde lediglich in eine reine Oberflächensanierung investiert?

7. Welcher Anteil der abgerufenen Mittel, die für den Bau und die Sanierung von Bundesfernstraßen vorgesehen waren, floss in grundhafte Erneuerungsmaßnahmen?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Jährlich werden die Ausgaben für die bauliche Unterhaltung (Instandhaltung) und Instandsetzungsmaßnahmen sowie Erneuerungsmaßnahmen auf bzw. an der Deckschicht an Bundesfernstraßen erfasst.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Ausgabenmittel für diese Leistungen im Land Hessen für die Jahre 2014 bis 2017 angegeben. Grundlage sind die vom Land Hessen gemeldeten IST-Ausgaben.

In Mio. Euro	2014	2015	2016	2017
Unterhaltung/Instandsetzung	9,0	8,4	49	49,1
Erneuerungsmaßnamen	109,1	161,2	186,3	201,8

8. Wie viel hat die Deutsche Bahn AG seit dem Jahr 2014 jährlich in Hessen in das Schienennetz investiert?

Die DB Netz AG hat in das Schienennetz in Hessen folgende Beträge investiert:

2014: 370 Mio. Euro

2015: 397 Mio. Euro

2016: 399 Mio. Euro

2017: 511 Mio. Euro

9. Wurden hier vorgesehene Investitionen (s. Frage 8) nicht ausgeführt (wenn nein, bitte die Gründe dafür, nach Projekten aufgeschlüsselt, benennen)?

Die geplanten Investitionen werden grundsätzlich ausgeführt.

Aufgrund von verschiedenen Einflüssen auf den Projektverlauf, z. B. bei unvorhergesehenen Projektänderungen bzw. Verzögerungen bei Genehmigungsverfahren, können sich jedoch die geplanten Projektlaufzeiten verändern.

10. Wie hoch waren die Investitionen des Bundes in die Bundeswasserstraßen in Hessen in den letzten vier Jahren jeweils?

Die investiven Ausgaben in die Bundeswasserstraßen in Hessen betrugen in

2014: 8,8 Mio. Euro

2015: 8,9 Mio. Euro

2016: 2,7 Mio. Euro

2017: 1,7 Mio. Euro

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

11. In welche Bundeswasserstraßen wurde für welche Projekte investiert?

Die investiven Ausgaben wurden jeweils an den hessischen Wasserstraßenabschnitten der oberen Lahn, der Fulda, Werra, Oberweser und am unteren Main getätigt. Mit den Ausgaben wurden bauliche Maßnahmen an den wasserbaulichen Objekten (Schleusen, Wehre, maschinentechnischen Anlagen sowie Gewässerbett) zur Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur und Verbesserung der Zuverlässigkeit finanziert.

12. Hat Hessen dem Standortkonzept der IGA zugestimmt?

13. Warum ist in dem Standortkonzept der IGA keine Niederlassung in Hessen vorgesehen?

14. Welche netzkonzeptionellen Überlegungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) waren konkret maßgeblich für die Auswahl der Niederlassungen im Standortkonzept der IGA?

    Wurden diese mit dem Land Hessen abgestimmt?

17. Ist es aus Sicht der Bundesregierung zielführend, das hessische Autobahnnetz auf insgesamt vier Niederlassungen der Infrastrukturgesellschaft Autobahn aufzuteilen (bitte die Sicht der Bundesregierung erläutern)?

Die Fragen 12, 13 und 14 sowie 17 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Niederlassungsstruktur der IGA beruht im Wesentlichen auf übergeordneten, netzkonzeptionellen Gesichtspunkten. Die Niederlassungen sollen einen vergleichbaren Zuschnitt haben und perspektivisch zur Umsetzung der Bedarfsplanmaßnahmen bis 2030 ein ähnlich großes Streckennetz betreuen.

Das Standortkonzept der IGA stärkt die verkehrliche Bedeutung des Rhein-Main-Knotens – insbesondere mit Schaffung von Lösungen über Ländergrenzen hinweg, was gerade im Raum Wiesbaden/Mainz von besonderer Bedeutung ist. Das IGA-Standortkonzept sieht sechs Außenstellen in Hessen – fünf dauerhafte – vor. Hessen verfügt damit – abgesehen von den beiden Stadtstaaten Hamburg und Berlin – über die meisten BAB-Standorte bezogen auf das BAB-Streckennetz je Land. Somit wurden die in Hessen derzeit bestehenden ausgeprägten Organisationseinheiten für Autobahnen und die Bedeutung dieses Netzbereichs in der Mitte Deutschlands berücksichtigt.

Die Bestimmung der Standorte – Niederlassungen und Außenstellen für die IGA – erfolgte insbesondere unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben und der gegenwärtigen Strukturen, der aus dem Bedarfsplan perspektivisch erwachsenden Aufgaben sowie netzbezogener Analyse.

Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass in Gießen eine der wenigen Außenstellen des Fernstraßen-Bundesamtes eingeplant ist.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

15. Was wird nach Kenntnis der Bundesregierung mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern passieren, die gegenwärtig Aufgaben im Bereich der Bundesautobahnverwaltung für das Land Hessen wahrnehmen?

16. Wird es für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die gegenwärtig Aufgaben im Bereich der Bundesautobahnverwaltung für das Land Hessen wahrnehmen, nach Kenntnis der Bundesregierung Alternativen zur Arbeitslosigkeit oder zum Umzug in andere Bundesländer geben?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach dem Fernstraßen-Überleitungsgesetz haben die obersten Straßenbaubehörden der Länder mit einer „ergänzenden Mitteilung“ zum 1. Januar 2019 für alle Beschäftigten, die derzeit bzw. spätestens zum Ende der Transformationszeit Aufgaben an den Bundesautobahnen wahrnehmen, Beschäftigungsmöglichkeiten bei der IGA, dem FBA oder den Ländern zu ermitteln und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) entsprechende Verwendungsvorschläge zu übermitteln. Der Bund wird gemäß § 1 Absatz 3 Fernstraßen-Überleitungsgesetz alle von der Neuregelung betroffenen Beschäftigten der Länder oder der Kommunen weiterbeschäftigen – bei den nicht wechselbereiten Beschäftigten im Rahmen der bestehenden dienst-, arbeits- und tarifrechtlichen Möglichkeiten, bspw. durch Personalgestellung oder Zuweisung. Maßgeblich ist dabei das finale Standortkonzept, das mit Schreiben vom 17. Juli 2018 an die Länder verschickt wurde.

18. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, warum das Vorhaben der Landkreise Rheingau-Taunus und Mainz-Bingen für eine gemeinsame Machbarkeitsstudie für eine Rheinbrücke im Bereich Rüdesheim stockt (www.faz.net/aktuell/rhein-main/befuerworter-von-rheinbruecke-bei-bingen-gruenden-buergerinitiative-15216026.html)?

19. Ist der Bundesregierung bekannt, welche Haltung die beteiligten Landesregierungen zu dem Projekt (s. Frage 18) einnehmen?

20. Unterstützt der Bund ggf. die Landkreise bei der Projektumsetzung (s. Frage 18)?

    Wenn ja, in welcher Form?

Die Fragen 18 bis 20 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Rheinbrücke im Bereich Rüdesheim ist nicht Bestandteil des Bedarfsplans. Der Bund ist somit nicht Baulastträger dieses Projektes. Die Haltung der beteiligten Landesregierungen ist der Bundesregierung nicht bekannt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

21. Welche Projekte des Bundes im Bereich Digitalisierung und Straßenverkehr (Testfeld autonomes Fahren u. Ä.) finden in Hessen statt, und wie hoch ist die Fördersumme des Bundes?

Projektname	Zuwendung/ Fördersumme
IMAGinE (Intelligente Manöver Automatisierung – kooperative Gefahrenvermeidung in Echtzeit	ca. 17,9 Mio. €
VERONIKA (Empfänger Universität Kassel)	1.020.888,00 €
VERONIKA (Empfänger Stadt Kassel)	1.340.932,00 €
GCP Limburg	60.737,00 €
GCP Wiesbaden	513.689,00 €
GCP Kassel	160.100,00 €
GCP Marburg	96.414,00 €
GCP Bensheim	120.904,00 €
GCP Fulda	95.243,00 €
GCP Darmstadt	624.378,00 €
GCP Rüsselsheim	101.150,00 €
GCP Gießen	166.250,00 €
GCP Frankfurt & Offenbach	154.800,00 €
MQKS-2018 Verkehrsdatenerfassung in der Stadt Kassel	767.730,00 €
SWBVDigital Implementierung eines ÖPNV-Tracking und Echtzeit-Anzeigesystems	77.495,00 €
DiKoVe Systemuntersuchungen und Erstellung von Lastenheften zur Anpassung der verkehrstechnischen Infrastruktur	45.000,00 €
DigiStratDA Digitalisierungsstrategie für den öffentlichen Nahverkehr in Darmstadt	33.000,00 €
WICONNECT_DIGI-V Digitalisierung des Verkehrs – DIGI-V Wiesbaden	15.009.004,00 €
UwSensorenDA Aufbau eines Umweltsensorennetzes in der Wissenschaftsstadt Darmstadt	61.000,00 €
AFZS Automatische Fahrgastzählsysteme im ÖPNV	45.000,00 €
ITCS_SWR Implementierung eines Intermodalen Transport Information Systems und Optimierung der automatischen, digitalen Fahrgastzählung	83.807,00 €
LeitzentraleDA Kooperative Leitzentrale der Wissenschaftsstadt Darmstadt	705.610,00 €
DIKOVERS Erstellung einer digitalen Plattform zur intelligenten Lichtsignalanlagen-Schaltung mit Rückkopplung zu einem modernen Echtzeit-Umweltmessssystem	2.502.326,00 €
Vollautomatisches Absicherungsfahrzeug für Autobahnen (aFAS)	3.400.000 €

GCP: Green-City-Masterpläne

Darüber hinaus werden in Hessen im Rahmen der Auftragsverwaltung zahlreiche Maßnahmen zur telematischen Verkehrsbeeinflussung durchgeführt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

22. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung konkret, um den erheblich gestiegenen Bahnlärm im Rheintal zwischen Koblenz und Wiesbaden (www.wiesbadener-kurier.de/lokales/rheingau/eltville/beiderseits-des-rheins-verkehren-immer-mehr-guterzuge-wie-andere-regionen-mit-dem-thema-bahnlarm-umgehen_18872302) künftig zu reduzieren?

Mit der Einrichtung dieses Beirates „Leiseres Mittelrheintal“ im Dezember 2012 sollten im Bereich des Weltkulturerbes „Oberes Mittelrheintal“ über die geltenden Regeln der Lärmsanierung an bestehenden Eisenbahnstrecken hinaus zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen gefördert werden. Im Ergebnis einer vom BMVI finanzierten Machbarkeitsstudie wurden zusätzliche Lärmsanierungsmaßnahmen mit einem Gesamtkostenvolumen von ca. 80 Mio. Euro vorgeschlagen, von denen 62,9 Mio. Euro durch den Bund und die Länder Rheinland-Pfalz und Hessen finanziert werden. Eine entsprechende Finanzierungsvereinbarung wurde am 2. März 2017 gezeichnet. Mit der Umsetzung der Vorhaben wurde begonnen.

Im Detail sind für 15 Ortschaften konventionelle Schallschutzwände (Gesamtlänge 19 km) und für vier Ortschaften niedrige Schallschutzwände (Gesamtlänge 1,5 km) zur Umsetzung vorgesehen. Der Einsatz von Geländerausfachungen (Gesamtlänge 2,6 km) ist in sechs Gemeinden beabsichtigt. Darüber hinaus werden auf einer Strecke von 105 km Schienenstegdämpfer oder Schienenstegabschirmungen verbaut. In Folge der Absenkung der Grenzwerte des Lärmsanierungsprogramms auf 57 Dezibel wurde die Machbarkeitsuntersuchung Oberes Mittelrheintal überarbeitet. Im Ergebnis werden 12 zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen in sieben Gemeinden notwendig. Zudem werden in den Kommunen Bad Salzig, Oberwesel und Rhens, in denen bislang keine Maßnahmen vorgesehen waren, zusätzlicher Lärmschutz errichtet.

Im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms der Bundesregierung wurden von 1999 bis heute für aktive und passive Lärmsanierungsmaßnahmen im Oberen Mittelrheintal Bundesmittel in Höhe von rund 39,4 Mio. Euro aufgewendet. Dabei wurden zwischen Koblenz und Bingen sowie Koblenz und Rüdesheim rund 12,7 km Schallschutzwände errichtet und bei etwa 8 000 Wohneinheiten wurde der Einbau von insgesamt rund 17 300 Schallschutzfenstern finanziell gefördert. Aus dem Konjunkturpaket II flossen von 2009 bis 2011 über 16 Mio. Euro in zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen zur Erprobung innovativer Maßnahmen und Verfahren an Gleisanlagen im Weltkulturerbe Oberes Mittelrheintal. In 25 Einzelprojekten wurden zwischen Koblenz und Bingen mehr als 20 km Bahnstrecken mit niedrigen Schallschutzwänden, Schienenstegdämpfern oder Schienenschmiereinrichtungen ausgerüstet sowie die Eisenbahnbrücke in Lahnstein entdröhnt. Im Sonderprogramm Lärmschutz Schiene als Teil des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms II wurden weiterer Lärmschutz mit einem Volumen von rund 13 Mio. Euro investiert. Somit wurden seit 1999 durch die Bundesregierung insgesamt ca. 78 Mio. Euro für zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen im Oberen Mittelrheintal zur Verfügung gestellt.

23. Wie weit sind die Überlegungen des BMVI für eine Alternativtrasse für den Güterverkehr zur Entlastung des Abschnitts im Rheintal zwischen Koblenz und Wiesbaden?

Gibt es konkrete Verhandlungen mit dem Land Hessen?

Eine mögliche Alternativtrasse für den Güterverkehr zur Entlastung im Rheintal zwischen Koblenz und Wiesbaden ist Teil des Projekts „Korridor Mittelrhein Zielnetz II“ im Bundesverkehrswegeplan 2030, welches sich im Potentiellen Be-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

darf befindet. Die Bewertung der noch offenen Vorhaben des Potenziellen Bedarfs im neuen Bedarfsplan für die Bundesschienenwege, wird in Kürze abgeschlossen.

Im Schienenwegeausbaugesetz ist festgelegt, dass die Projekte des Potenziellen Bedarfs in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen, sobald eine positive gesamtwirtschaftliche Bewertung nachgewiesen wird.

Es existiert eine gemeinsame Arbeitsgruppe mit dem Land Hessen, die sich mit der grundsätzlichen Planung der Strecke befasst. Ergebnisse liegen noch nicht vor.

24. Wie bewertet die Bundesregierung die Bedeutung und Dringlichkeit der An- und Einbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes in die geplante ICE-Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim?

Das Projekt „Korridor Mittelrhein Zielnetz I“ im Bundesverkehrswegeplan 2030, das sich im Vordringlichen Bedarf befindet, sieht eine Verbesserung der Anbindung von Darmstadt Hbf an den SPFV vor. Diese soll jedenfalls durch eine Nordanbindung und ggf. durch eine Südanbindung an die geplante ICE-Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim erfolgen. Für eine Südanbindung muss das verkehrliche Erfordernis im weiteren Planungsprozess nachgewiesen werden.

25. Welche Erwägungen liegen der Entscheidung des Bundes zugrunde, die A661 Ostumgehung Frankfurt aus dem Vordringlichen Bedarf in den Weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplans abzustufen?

Aufgrund der absehbar schwierigen Durchsetzbarkeit des Projektes haben sich das BMVI und das Land Hessen einvernehmlich auf eine Einstufung des Projektes A 661, Ostumgehung Frankfurt (= A 661, AK Bad Homburger Kreuz – AS Offenbach-Kaiserlei (A661-G30-HE-T2-HE)) in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*) verständigt.

26. Wie ist diese Entscheidung (s. Frage 25) nach Auffassung der Bundesregierung vereinbar mit den für Frankfurt bestehenden Bevölkerungsentwicklungsprognosen (www.faz.net/aktuell/rhein-main/bevoelkerungswachstum-frankfurt-2025-wird-es-enger-13731614.html) und den daraus resultierenden Verkehrsmengensteigerungen und Anforderungen an die Verkehrserschließung im Frankfurter Osten?

Mit der Einstufung in WB* werden alle Optionen für eine sofortige Aufnahme der Planung zur A 661, wie für eine Einhausung im Bereich Seckbach offen gehalten. Dabei werden auch die Ergebnisse aktueller Bevölkerungsentwicklungsprognosen Berücksichtigung finden.

27. Ist der Bundesregierung bekannt, dass auf der genannten Grundlage (vgl. Frage 25) der sechsstreifige Riederwaldtunnel und die A 661 aus Richtung Osten auf eine lediglich vierstreifige Autobahnfortführung stoßen?

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016 sieht vor, dass der Tunnel Riederwald im Zuge der A 66 zukünftig im Dreieck Erlenbruch an eine 6-streifig ausgebaute A 661 angebunden sein wird.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

28. Hält die Bundesregierung diese Situation (s. Frage 27) für angemessen und tragfähig für die Aufnahme und Abwicklung der bestehenden und künftig zu erwartenden Verkehrsmengen?

Ja.

29. Welche Haltung hat die hessische Landesregierung hierzu (s. Fragen 25 bis 28) dem Bund vorgetragen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 25 verwiesen.

30. Wie beurteilt die Bundesregierung den bautechnischen Zustand der Bergshäuser Brücke an der A 44?

a) Welche Maßnahmen ergreift der Bund, um die derzeitige Sperrung eines Fahrstreifens der Bergshäuser Brücke an der A 44 (www.hna.de/kassel/kreis-kassel/fuldabrueck-ort312365/a44-verkehr-wird-wegen-bauarbeiten-an-bergshaeuser-bruecke-umgeleitet-9811838.html) schnellstmöglich wieder aufzuheben?

Wann ist damit zu rechnen?

Die Bergshäuser Brücke weist nicht behebbare statische Defizite aus, die neben baulichen Verstärkungsmaßnahmen – insoweit technisch noch umsetzbar – u.a. eine verkehrliche Einschränkung in Form von Spurreduktion erforderlich machen (Entlastung des Bauwerkes).

Bis zum Ende der Restnutzungsdauer ist deshalb das nördliche Teilbauwerk mit drei Fahrstreifen und das südliche Teilbauwerk mit nur zwei Fahrstreifen befahrbar.

b) Werden die Planungen zum sechsstreifigen Ausbau der A 44 zwischen Dortmund und Kassel (vgl. Bundesverkehrswegeplan) durch die aktuelle Brückenteilsperrung negativ berührt?

Wie ist der aktuelle Planungsstand hierzu?

Die hessische Straßenbauverwaltung plant eine temporäre Ertüchtigung der Bergshäuser Brücke für eine Restnutzungsdauer von 12 Jahren zur Überbrückung der Planungszeit für die 6-streifige Erweiterung der A 44 zwischen dem Autobahnkreuz Kassel-West und dem Autobahnkreuz Kassel-Süd. Die 6-streifige Erweiterungsplanung wird durch die aktuelle Brückenteilsperrung der Bergshäuser Brücke nicht berührt. Die Planung für diesen Abschnitt befindet sich im Stadium der Vorplanung, d. h. zur Zeit läuft die Variantenuntersuchung zur Linienbestimmung.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333